

Министерство образования Республики Беларусь
Полоцкий государственный университет

**УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ:
МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ**

Электронный сборник статей
III Международной научно-практической online-конференции

(Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г.)

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2019

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты
[Электронный ресурс] : электронный сборник статей III Международной научно-практической online-конференции, Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2019. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Впервые материалы конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» были изданы в 2012 году (печатное издание).

Рассмотрены демографические и миграционные процессы в контексте устойчивого развития экономики; обозначены теоретические основы, практические аспекты управления человеческими ресурсами; выявлены и систематизированы драйверы инклюзивного экономического роста в Беларуси и за рубежом; раскрыты актуальные финансовые и экономические аспекты развития отраслей; приведены актуальные проблемы и тенденции развития логистики на современном этапе; отражены современные тенденции совершенствования финансово-кредитного механизма; освещены актуальные проблемы учета, анализа, аудита в контексте устойчивого развития национальных и зарубежных экономических систем; представлены новейшие научные исследования различных аспектов функционирования современных коммуникативных технологий.

Для научных работников, докторантов, аспирантов, действующих практиков и студентов учреждений высшего образования, изучающих экономические дисциплины.

Сборник включен в Государственный регистр информационного ресурса. Регистрационное свидетельство № 3061815625 от 23.05.2018.

Компьютерный дизайн обложки М. С. Мухоморовой.
Технический редактор Т. А. Дарьянова, О. П. Михайлова.
Компьютерная верстка И. Н. Чапкевич.

211440, ул. Блохина, 29, г. Новополоцк, Беларусь
тел. 8 (0214) 53 05 72, e-mail: a.lavrinenko@psu.by

РАЗВИТИЕ РЫНКА МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Е.А. Иванов, канд. экон. наук, доц.,

В.Т. Иванова, канд. экон. наук, доц.,

Международный университет «МИТСО», Минск, Беларусь

Рынок мультимодальных перевозок предлагает участникам широкий спектр возможностей – реализация планов развития Экономического пояса Шелкового пути в разрезе основных транспортных коридоров, объединяющих Европу и Азию, что обуславливает конкурентную борьбу различных форм перевозок за клиентов. Соответственно, одной из характерных особенностей транспортных систем в большинстве европейских государств за последние пять – семь лет является их подверженность быстрым изменениям с учетом экономических процессов на евроазиатском континенте. Результаты исследований, проведенных в 2014 году Генеральным директором Европейской комиссии по мобильности и транспорту, свидетельствуют, что клиенты и операторы перевозок постепенно отказываются от традиционной системы доставки груза отдельными видами транспорта и предпочитают интегрированные мультимодальные перевозки, особенно если это касается международных мультимодальных перевозок или перевозок внутри стран ЕС на расстояния более 1500 км.

На 3-й Международной Евро-Азиатской конференции по транспорту в 2003 году приоритетом транспортной политики ЕС выделено содействие идеям мультимодальности. В 1992 году введена программа PACT (Pilot Action for Combined Transport) – пилотная программа смешанного транспорта, благодаря которой разработаны 167 проектов, в том числе железнодорожно-морские грузоперевозки между Швецией и Италией через Германию и Австрию, разгрузившие на 500 тыс. т ежегодно автодороги и сократившие время доставки на 2 сут.; ежедневное сообщение между Лиллем и Роттердамом, позволившее снять 50 автопоездов с автодорог; железнодорожно-морское сообщение между Испанией и Германией заменило объем перевозок, который должен был бы осуществляться 6500 автопоездами.

Данная тенденция расширения мультимодальных перевозок характерна и для нашей республики.

Для обеспечения конкурентоспособности транспортного комплекса Беларуси целесообразно обширное введение в перевозочные процессы, особенно при транзитных перевозках грузов в направлении Запад – Восток – Запад, мультимодальных технологий, включая формирование опорной сети транспортно-логистических центров в железнодорожных узлах, на водном транспорте и в аэропортах, которые будут выступать в роли интегрированного логистического оператора различных видов транспорта, что позволит более рационально организовать перевозочный процесс в интересах клиентов и перевозчиков.

Географическое положение Республики Беларусь в центре Европы предопределяет ее транспортную политику, как транзитера груза различными видами транспорта. При отсутствии прямого выхода к морю, перспективным направлением в развитии транспортного бизнеса может выступать идея по формированию на ее территории

мультимодального транспортно-логистического хаба евразийского континента. Основанием для этого служат несколько причин макрологистического характера.

Во-первых, в условиях усложнения евразийской геополитической ситуации и стагнации национальной экономики (по прогнозу Regional Economic Prospects ЕБРР рецессия в 2017 году составит 0,5 %), рынок транспортных услуг Беларуси работает в режиме жестких финансовых ограничений, вызванных снижением доходности перевозок. Таким образом, мультимодальный сегмент может стать элементом экономики, позволяющим бизнесу, с одной стороны, сокращать издержки, с другой – изыскивать резервы для обеспечения рентабельного процесса производства и перевозки. С точки зрения государства данное направление транспортного развития следует рассматривать как элемент антикризисных мероприятий.

Во-вторых, действующие на территории Республики Беларусь виды транспорта различны по своему уровню развития (парк грузовых автомобилей для международных перевозок на 70 % – 80 % состоит из автомобилей не старше 7–8 лет, в то же время парк железнодорожных вагонов – 25–35 летние).

Соответственно мультимодальные системы призваны объединять различные виды транспорта с их особенностями, особенно международного значения, а также должны учитывать конкретную стратегию (направление) развития каждого вида транспорта и их взаимосвязи в мультимодальной системе на конкретный период времени.

Достаточно сказать, что Беларусь не рассматривала мультимодальные перевозки в качестве транспортных приоритетов. В то же время, несмотря на имевшие место ранее отдельные попытки, более или менее успешные, продвигать мультимодальный сегмент, прежде всего за счет контрейлерных перевозок, его доля в структуре грузооборота Беларуси остается незначительной. Так, по оценке экспертов из перевезенных в 2016 году 417,6 млн тонн грузов удельный вес мультимодальных перевозок составил всего около 1,6 %. Ограничена и логистика таких перевозок – ее формируют за пределами нашей страны по схемам «контейнер на судне» – «контейнер на вагоне» или же «автомобиль на судне» и характеризуется она двумя основными внешними грузопотоками - экспорт/импорт и транзит. В первом случае основными направлениями перевозок являются порты стран Балтии, в частности порт Клайпеда, во втором – пограничные железнодорожные переходы между Республикой Беларусь и Польшей.

Соответственно, задачами по развитию таких национальных систем перевалки грузов следует считать:

- объединение усилий транспортных и операторских компаний внутри страны для создания национальной мультимодальной технологии перевозки грузов;
- развитие контейнеризации, как элемента мирового контейнерного пула, с созданием финансово-транспортных альянсов;
- развитие и формирование новых транзитных транспортных коридоров, проходящих через Беларусь;
- преобразование погрузочно-разгрузочных терминалов на железнодорожном (и как вариант – на водном или воздушном) транспорте в полноценные мультимодальные логистические центры;

- упрощение и унификацию документации перевозки, включая введение электронной системы обмена данными;
- упрощение таможенного администрирования при перемещении транспортных средств и грузов через таможенную границу Республики Беларусь;
- государственную поддержку операторам мультимодального транспорта.

При этом логистическому оператору, транспортно-экспедиционной компании или грузовладельцу приходится сталкиваться с большим количеством участников технологического и административного процесса [51].

С учетом изложенного целесообразно создать в Республике Беларусь национальный логистический контейнерный пул, который объединял бы в себе ряд функций:

- организация регулярных мультимодальных поездов из портов Балтики (Черного моря), как в импортном, так и в экспортном направлениях по закольцованным схемам;
- организация внутреннего оборота контейнеров в Республике Беларусь между субъектами хозяйствования, транспортными операторами и экспортерами/импортерами;
- организация контейнерных перевозок в Республике Беларусь;
- внедрение интернет-сервисов «Е-контейнер»;
- контроль за порожними контейнерами, освободившимися после выгрузки в пунктах назначения и имеющими потребность в обратной загрузке;
- разработка мероприятий по государственной поддержке логистическим операторам мультимодальных перевозок.

Список использованных источников

1. Шехтер, Д. Логистика. Искусство управления цепочками поставок / Д. Шехтер. – М. : Альпина, 2013. – 452 с.
2. Лукинский, В.С. Логистика и управление цепями поставок / В.С. Лукинский, В.В. Лукинский, Н.Г. Плетнева. – М. : Юрайт, 2016. – 360 с.
3. Богатырев, С.А. Технология хранения и транспортирования товаров: учебное пособие / С.А. Богатырев, И.Ю. Михайлова. – 2-е изд. – М. : Дашков и Ко. – 2015. – 142.